

280 S
280 SE

Nog in geen tientallen jaren zal een ander vervoermiddel zulke doorslaggevende voordelen bieden als de auto: rijden wanneer, waarheen en met wie u wilt.
U kunt en wilt, evenals miljoenen anderen, de automobiel niet missen.
Daarom spannen wij ons al jaren met alle kracht in, de auto te perfektioneren en helpen mee de niet te loochenen verkeersproblemen op te lossen.
Mercedes-Benz automobielen hadden al een dermate hoog ontwikkeld technisch niveau bereikt, dat het moeilijk leek nog duidelijk zicht- en tastbare verbeteringen aan te brengen.

Bij de nieuwe S-klasse is het desondanks gelukt. Daarbij heeft Mercedes-Benz het grensgebied bereikt van wat in de huidige automobielbouw, binnen de wetten der mechanica, technisch mogelijk is. Een beter totaal concept is nauwelijks denkbaar. In sommige opzichten konden zelfs zo belangrijke verbeteringen worden bereikt, dat wij van een nieuwe dimensie van rijeigenschappen, veiligheid en comfort durven spreken.
Deze hoog ontwikkelde automobieltechniek en uw fair rijgedrag zijn twee doorslaggevende bijdragen aan het moderne verkeer op individuele basis.

280 S
280 SE

Het onderstel verleent een nieuwe dimensie aan de zuivere sporing bij rechtuit rijden, bochtenwerk en fors remmen. Bij de beproefde diagonaal pendelas kwam de op de experimentele C111 uitgeteste vooras met een center-point-steering.
Resultaat: rijveiligheid, die tot op heden nog niet werd geëvenaard.

Beide automobielen hebben standaard stuurbekrachtiging. Ruimte en zitcomfort zijn optimaal door grotere beenruimte en stoelen met versterkte zijdelingse steun.

Fascinerend is de beschikbare kracht van de zes-cylinders, met twee bovenliggende nokkenassen, die door hun elasticiteit en motorkoppel het u mogelijk maken, kansen in het verkeer veilig en optimaal te benutten.

Het beheersen van deze kracht is belangrijker dan de kracht zelf. Daarom hebben de nog groter gedimensioneerde schijfremmen op de voorwielen koelkanalen.

Het beproefde Mercedes-Benz veiligheidssysteem is met nieuwe details aangevuld: nauwkeurig berekend schokabsorberend voor- en achterdeel; extra versterkingen tegen aanrijdingen van opzij en roll-over; veiligheidssloten zonder drukknop en met centrifugaal contra-gewicht; veiligheidsstuurwiel met vier spaken; geprofileerde voorste dakstijlen om water af te voeren en vuil worden van de zijruiten te voorkomen, enz.


280 SE

Van de vele nieuwe constructiedetails willen wij slechts twee nader verklaren

De nieuwe vooras is met succes uitgetest op de experimentele C 111.

Er zijn geen smeerpunten. De smeedstalen en daardoor zeer zwaar te belasten dubbele wieldraagarmen zijn zodanig opgehangen, dat een progressief werkend anti-duik remeffect is bereikt. Door de ver uit elkaar geplaatste ophangpunten is een buitengewoon exacte wielgeleiding verkregen.

Deze vooras heeft een center-point-steering. Hiervan een korte theoretische verklaring. De tot op de grond doorgetrokken hartlijn door de bovenste en onderste fuseekogel en de hartlijn in het wiel komen, in vooraanzicht gezien, samen in een punt op het grondvlak.
Het afremmen van het wiel kan dus geen koppel uitoefenen op het fuseestuk. Bij de S-klasse constructie is tevens de astap t.o.v. de hartlijn door de fuseekogels naar voren verplaatst, waardoor een stabiele sporing werd bereikt.

Om dit te verduidelijken vindt u op een van de laatste pagina's van deze catalogus een tekening van dit principe.
Resultaat van deze nieuwe constructie: bij het remmen kunnen ongelijkmatig werkende krachten op de voorwielen geen invloed uitoefenen op de besturing.

Een relatief eenvoudige, maar in haar doeltreffendheid belangrijke verbetering werd bereikt bij de achterlichten. De achterlichten bevinden zich aan de achterzijde van de wagen in een zône, die door de luchtwervelingen aan sterke vervuiling is blootgesteld. Intensieve windtunnel proeven toonden aan, dat vuil zich zeer snel vastzet op loodrechte, gladde oppervlakken.

Daarentegen blijven verzonken gedeelten in deze zône veel langer schoon. Daarom werd het oppervlak van de achterlichten voorzien van diepe, brede verzonken profielen.
Resultaat: waren vroeger de stoplichten in de oude vorm, na een 300 km lange rit op een vuile weg nauwelijks meer te zien, nu zijn onder dezelfde omstandigheden, de stop- en achterlichten zelfs na 600 km nog duidelijk te zien.

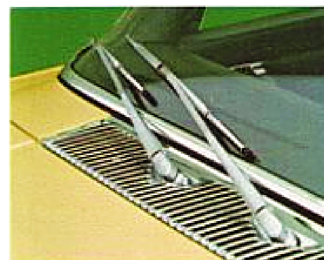
Deze beide voorbeelden en vele andere nieuwe constructiedetails maken duidelijk, hoe technische verbeteringen de mens ten goede komen.

In geen ander automobielconcept zijn technische ervaringen zo consequent verwerkt als in de modellen van de nieuwe S-klasse van Mercedes-Benz.

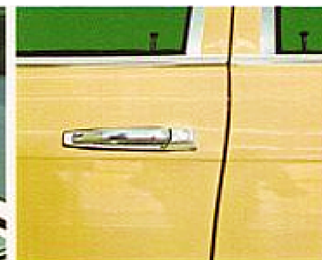

280 S



De 280 S en 280 SE-typen zijn in Nederland standaard uitgerust met o.a.: halogeen koplampen en mistlampen, drie-punts veiligheidsgordels met automatische veerrol voorin, veiligheidshoofdsteunen vóór, achterruitverwarming, stuurbekrachtiging, enz.



Ruitewissers met twee wissnelheden en interval schakeling. Door gunstige montage t.o.v. de luchtstroom kunnen ze ook bij hoge snelheden niet "liften".



Veiligheidsslot, zonder drukknop en met centrifugaal contra-gewicht. Ook in kritieke situaties springt het slot niet open en kan niet klemmen.



Ondanks 11,5 cm langere wielbasis (ten opzichte van de voorgangers) hebben deze typen een draaicirkel van slechts 11,4 m.



Horizontale koplampunits (groot- en dimlicht, knipperlichten en mistlampen) met halogeen H4 lampen zijn standaard voor Nederland.



Geen vuil worden van de zijruiten door nieuw ontwikkeld profiel van de zeer sterke voorruitstijlen. Het water wordt opzij en omhoog afgevoerd.



De tank met vulopening opzij is in de veilige zône boven de achteras gemonteerd; er zijn bovendien extra schotten aan voor- en achterzijde.



Carrosseriebescherming rondom; vóór en achter door brede rubberstrips op de bumpers en opzij door een veerkrachtige strip in de sierlijsten.



Tochtvrije continue ventilatie via spleten in de achterste zijstijlen. Volledige luchtverversing, ook bij gesloten ramen, driemaal per minuut mogelijk.



De achterlichten hebben een in de windtunnel uitgetest profiel om vervuiling te voorkomen.

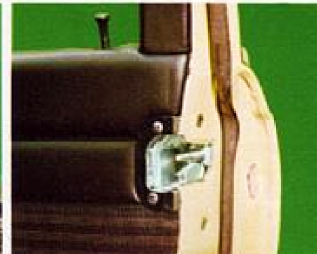




De 280 S en 280 SE kunnen geleverd worden met een groot aantal extra accessoires, die het comfort en de veiligheid nog verder verhogen. Bijv. de gecapitonneerde portierbekleding. (standaard bij de 350 SE).



De buitenspiegel kan bij gesloten zijruit van binnenuit worden versteld.



Het beproefde Mercedes-Benz veiligheidsslot werd opnieuw verbeterd. Het slot kan nu een belasting van 3000 kg doorstaan.



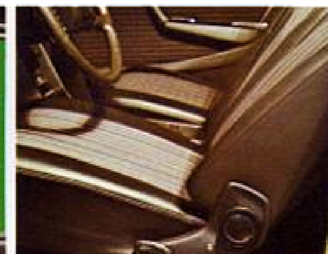
Gemakkelijk te bereiken flinke bergruimten in de portiertassen en in het documentenbakje tussen de stoelen.



Door een ingebouwd luchtkanaal zijn de voorportieren aangesloten op het verwarmings- en ventilatiesysteem.



Standaard voor Nederland: drie-punts veiligheidsgordels met automatische veerrol voorin. Hiermee houdt men de volle bewegingsvrijheid en wordt alleen vastgehouden bij sterke vertragingen.



Beide stoelen zijn horizontaal verstelbaar en hebben verstelbare rugleuningen (slaapstoelen). De bestuurdersstoel is ook in de hoogte verstelbaar.



Door grondig uitgeteste dakconstructie grote bescherming bij roll-over. De sterkte van de dakconstructie is berekend volgens ESEM (Elastische - Statische - Element - Methode)



Tussen achterbank (zittingdiepte 50 cm) en stoelen voorin (in middelste stand) hebben beide modellen een beenruimte van 77 cm.

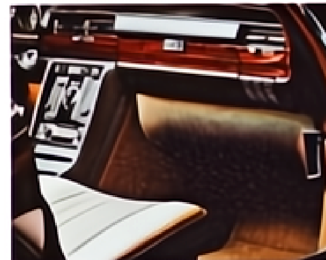


De 280 S en 280 SE-typen maken ook op natte, slechte wegen hoge rijgemiddelden mogelijk.


OEL
km/h
P R N D



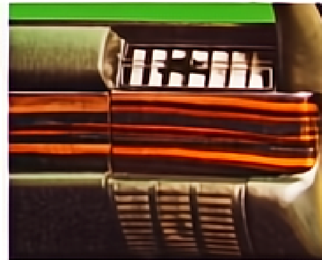
De 280 S en SE-typen hebben standaard vloerschakeling. Beide modellen kunnen als extra worden geleverd met de Mercedes-Benz Automatic; naar keuze met kieshandle aan stuurkolom of op de tunnel



Het progressief vervormbare dashboard is door jarenlange research nog verder verbeterd. Nieuw: de kniebescherming daaronder.



In totaal elf regelbare lucht uitstroom-openingen. In het midden van het dashboard een groot ventilatierooster, nauwkeurig verstelbaar naar alle kanten.



Nauwkeurig verstelbare luchtroosters voor verwarmde of koele lucht links en rechts in het dashboard



Centraal gemonteerde controlelampjes met symbolen van knipperlichten, grootlicht, reservebrandstof, acculaad-stroom en remvloeistofniveau van beide remcircuits.



Alle knoppen, schakelaars en hand-grepen zijn veerkrachtig of verzonken gemonteerd. Centrale lichtschakelaar voor stads- en dimlicht, mistlampen, mistachterlicht en parkeerlicht.



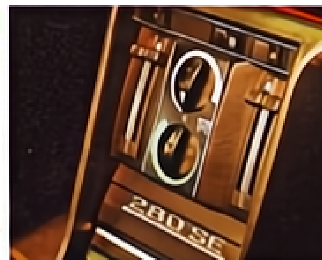
De anatomisch verantwoord gevormde stoelen met zeer goede zijdelingse steun zijn niet te slap en niet te stug geveerd.



De lage taillelijn en de goed zichtbare voor- en achterhoeken maken de 280 S en 280 SE modellen goed manoeuvreer-baar; 87% onbelemmerd zicht rondom.

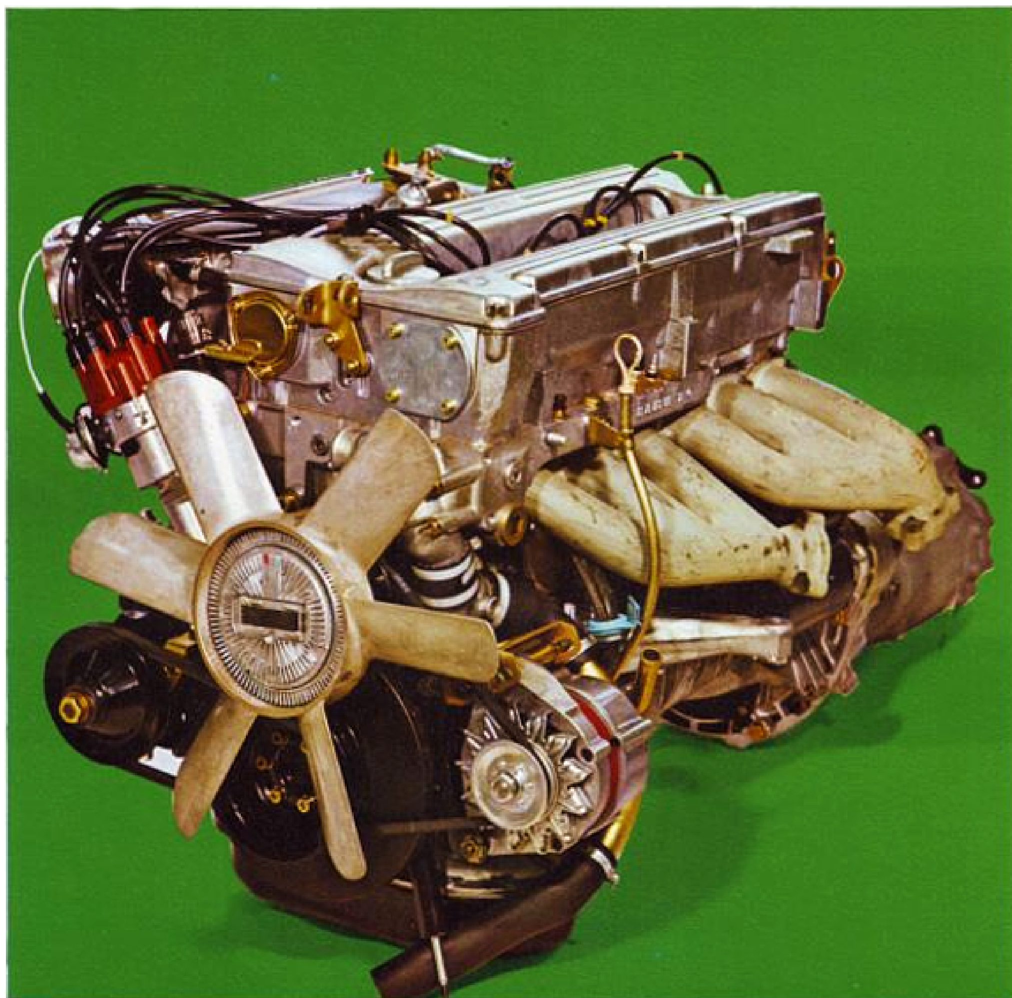


Grote beklede plaat in het vierspaaks veiligheidsstuurwiel. Direct in het gezichtsveld gemonteerde, niet ver-blindende instrumenten. Electro-kwarts-klokje.

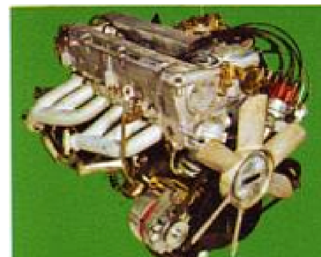


In middenconsole bedieningshandles van verwarming en ventilatie, asbakje en als extra te leveren accessoires (radio, airconditioning).





280 SE: 6-cylinder motor met twee bovenliggende nokkenassen, electronisch geregelde benzine-inspuiting en transistor ontsteking. 210 SAE-pk, resp. 136 kW.



280 S: 6-cylinder motor met twee bovenliggende nokkenassen. Dubbele register carburateur, 180 SAE-pk/118 kW.



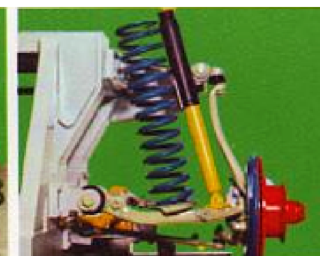
Dubbele register carburateur van de 280 S. Uitstekend geregelde mengselvorming en zeer schone uitlaatgassen.



Beide voorwielen hellen in de bocht naar binnen over en zetten zich af tegen het wegdek. Hierdoor zijn hoge snelheden in de bocht mogelijk.



De assen door de draaipunten van beide wieldraagarmen van de nieuwe vooras, zonder smeerpunten, zijn divergerend. Resultaat: een progressief werkend anti-duik remeffect.



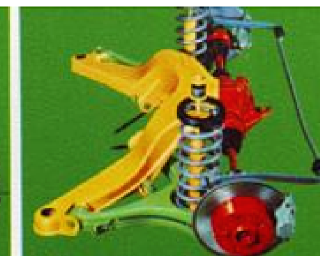
Om trillingen en geruis te dempen zijn de wieldraagarmen in rubber opgehangen aan de carrosserie.



Servo-remsysteem met gescheiden circuits en schijfremmen rondom. Vóór: schijfremmen met koelkanalen.



Door laag zwaartepunt, grote spoorbreedte, perfekte asconstructies en torsiestaafstabilisator voor en achter is een grootst mogelijke bochtstabiliteit verkregen.



De diagonaal pendelas en de nieuwe voorasconstructie zijn mede bepalend voor een rijkarakter, dat een nieuwe dimensie van autorijden mag heten.



Door de 11,5 cm langere wielbasis (t.o.v. de voorgangers) werd het rijcomfort verder verbeterd.


280 SE
280 SE



Een nieuwe dimensie van rijeigenschappen

Snelheid is niet uitsluitend een kwestie van motorvermogen. Om snel te rijden en hoge rijgemiddelden te halen, is een blijvend goede conditie van de bestuurder even belangrijk als een onderstel, dat het motorvermogen veilig overbrengt op het wegdek.

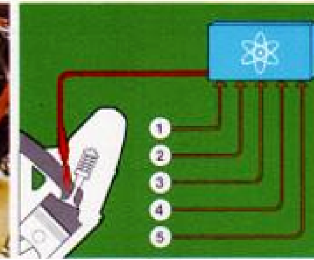
Om deze reden is bij Mercedes-Benz automobielen het motorvermogen, het onderstel en de remmen optimaal op elkaar afgestemd.

Bij de 280 S en 280 SE-typen is het gelukt, automobielen te bouwen, waarvan de rijeigenschappen door geen andere serieproduktiewagen ter wereld worden overtroffen.



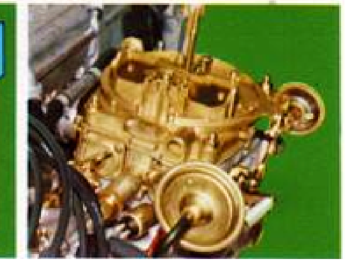
6-cylinder lijnmotor

• Deze motor met twee bovenliggende nokkenassen, wordt in twee uitvoeringen geleverd: • als carburateurmotor voor de 280 S met dubbele register carburateur (180 SAE-pk, resp. 118 kW). • als inspuitmotor voor de 280 SE met electronisch geregelde benzine-inspuiting en transistor ontsteking (210 SAE-pk, resp. 136 kW). • De zeer gunstige vormgeving van de verbrandingskamer en de speciaal gevormde zuigerbodem zorgen voor een optimale verbranding, zeer gunstige vermogens- en verbruikswaarden, en schone uitlaatgassen.



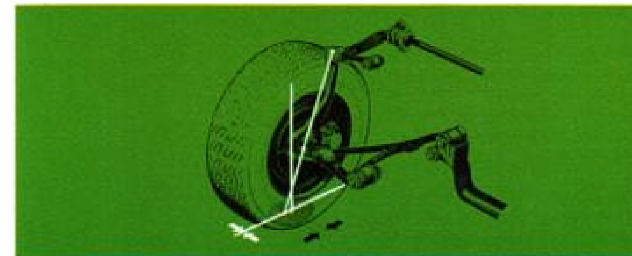
Electr. geregelde benzine-inspuiting

• Het electronisch regelorgaan bepaalt zonder de geringste vertraging de juiste hoeveelheid brandstof. • Alle belangrijke gegevens, die van invloed kunnen zijn op de werking van de motor, worden doorgegeven aan het regelorgaan en hierin verwerkt. • Hiertoe behoren: vacuum in inlaatspruitstuk (1), motortoerental (2), temperatuur inlaatlucht (3), motortemperatuur (4) en stand van de luchtklep (5). • De electronica werkt onzichtbaar en ongemerkt. • Men bemerkt alleen het resultaat: de motor start direct en accelereert vlot en pittig bij alle toerentallen.



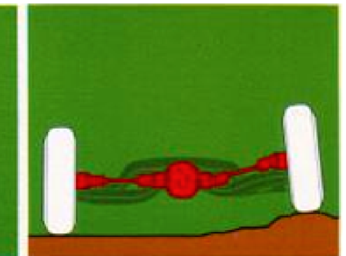
Dubbele register carburateur

• Bij lage en middelmatige toerentallen werkt alleen de primaire carburateur. • Voor een rijk mengsel bij het accelereren zorgt een membraanpomp. • Wanneer men nog meer vermogen verlangt, schakelt automatisch de secondaire carburateur in. • Rijk mengsel voor koude start door koudstartinrichting met door bimetaal gecommandeerde startklep. • Voordelen van deze carburateur: voortdurend een juist mengsel bij alle toerentallen, gecombineerd met schone uitlaatgassen.



Nieuw ontwikkelde vooras

• De belangrijkste constructiekenmerken van deze nieuwe as, werden al op één van de eerste pagina's van deze catalogus beschreven. • Hieronder volgt een samenvatting van alle voordelen: • Opvallend, spoorzuivere en nauwkeurige besturing. • Ondanks 11,5 cm langere wielbasis t.o.v. voorgangers, zeer kleine draaicirkel van 11,4 m. • Verbeterde dwarsstabiliteit, daar bij een voorwieluitslag beide voorwielen overhellen en zich zo afzetten tegen het wegdek. • Door constructieve maatregelen (centerpoint-steering, askanteling en astapverplaatsing naar voren) werd in combinatie met de diagonaal pendelas, achter, een optimale sporing bereikt. • Breed loopvlak van de zeer brede banden en daardoor verbeterde wegligging. • Geen smeerpunten aan vooras. • Zwaar te belasten smeedstalen dubbele wieldraagarmen. Door hun ophanging progressief werkend anti-duik remeffect.



Mercedes-Benz diagonaal pendelas

• Exacte wielgeleiding door schuingeplaatste wieldraagarmen van achteras. • Bij inveren van één wiel, bijv. door wegdekoneffenheden, wordt het andere niet beïnvloed en loopt rechtlijnig door. • Gecombineerd met de nieuw ontwikkelde vooras en een comfortabele, maar niet te slappe vering, is een rijkarakter verkregen (grote stabiliteit bij rechtuit rijden en bochtenwerk, zuiver sporend remmen, gepaard gaande met gunstige wegligging), dat men zich niet beter kan voorstellen.

Een nieuwe dimensie van veiligheid

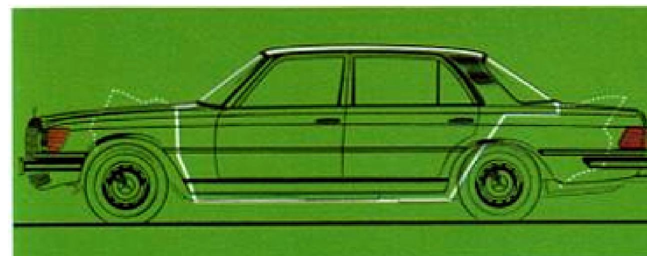
Reeds meer dan 30 jaar en ver vóór de openbare discussies over dit thema begonnen, houdt Mercedes-Benz zich systematisch bezig met de veiligheidsaspecten van automobielen.

Geen ander automobielmerk biedt tegenwoordig een zo compleet systeem van elkaar aanvullende veiligheids-voorzieningen, als Mercedes-Benz. De "actieve veiligheid" - om ongevallen te kunnen vermijden - en de "passieve veiligheid" - om bij ongevallen kwetsuren te voorkomen, resp. tot een minimum te beperken.

Stabiele sporing van het onderstel, een comfort, dat de bestuurder in optimale conditie houdt, gemakkelijke bediening en talloze andere voorzieningen maken het de bestuurder gemakkelijk, veilig en ontspannen te rijden. Hij wordt minder moe. Hij kan zich volledig concentreren op het verkeer.

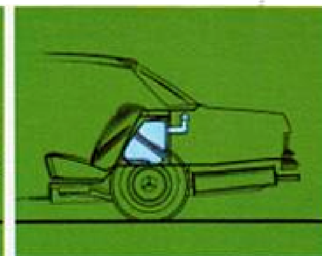
Een veiligheidskooiconstructie, het ontbreken van scherpe uitsteeksels in het interieur; een veiligheidsstuur-inrichting en een diep meegevend dashboard zijn standaard in elke Mercedes-Benz.

De beste resultaten worden bereikt, waar de ontwikkeling het verst is. Geen wonder, dat men tegenwoordig aan veiligheid denkt, wanneer men over Mercedes-Benz spreekt.



Veiligheidskooi

• De constructie van de veiligheidskooi (vormbehoudend zitplaatscompartiment en schokabsorberend voor- en achterdeel) vindt zijn oorsprong bij Mercedes-Benz in 1951. • Nieuw: grotere dwarsstabiliteit en meer bescherming bij roll-over. • Alle dakstijlen hebben een versterkte bevestiging aan dakframe en langsliggers. • De middenstijlen hebben boven en onder een bevestiging met verloopstukken. • Uitgebreide proeven bewezen, dat bij ongevallen de deformatie van de zijwanden sterk verminderd is. • Door de sterkte berekening volgens de ESEM-methode is een betere bescherming bij roll-over verkregen. • De schokabsorberende voor- en achterzijde kan nog sterker vervormd worden; d.w.z. deze vervorming geschiedt progressief – afhankelijk van de kracht van de botsing – op tevoren berekende wijze. • De langsliggers zijn aan de voorzijde vorkvormig. • Hun bevestiging aan de bodemplaat is versterkt, om de vervorming ter hoogte van de motorophanging te beperken.



Veiligheidsbrandstoftank

• De brandstoftank, met inhoud van 96 liter, is buiten de vervormbare zône boven de achteras gemonteerd. • Extra schotten schermen hem af naar het interieur en de kofferruimte. • De vulpijp kan door vervormbare gedeelten, bij deformatie van de carrosserie niet breken.



Schone zijruiten

• De parallel ruitewissers zijn gunstig gemonteerd in de rijwind. • De ruitewissers bewegen voor het grootste deel van hun slag vrijwel parallel aan de luchtstroom. • Daardoor zullen ze ook bij hoge snelheden niet "liften". • 70% van de voorruit wordt door de grote ruitewissers bestreken. • De zijruiten blijven schoon, daar door een nieuw ontwikkeld profiel van de voorste dakstijlen het water opzij en omhoog wordt afgevoerd.



Dashboard

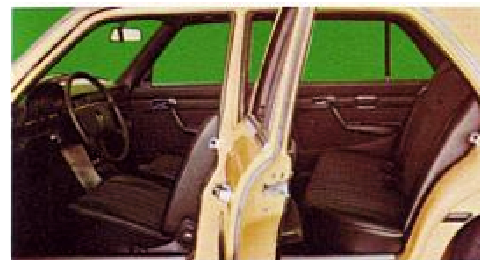
• De resultaten van biomechanisch onderzoek zijn verwerkt in de ontwikkeling van het dashboard, dat progressief vervormt naar gelang de kracht van de botsing. • Het is vervaardigd van meegevende staalplaat en bekleed met polyurethaanschuim. • Daaronder zijn holle ruimten, die een progressieve vervorming mogelijk maken en de botsingsenergie optimaal absorberen. • Het met schuimkunststof beklede stuurwiel en een grote beklede plaat, de vervormbare bus onder het stuur, de telescopische stuurkolom en het ver achter de vooras gemonteerde stuurhuis vormen een compleet beveiligingssysteem voor de bestuurder. • Onder het dashboard bevinden zich grote kniebeschermers, om het lichaam in alle fazen van een eventueel ongeval zacht en veilig op te vangen.

Een nieuwe dimensie van comfort

Comfort betekent meer dan alleen maar gemak. Comfort betekent veiligheid. Mercedes-Benz comfort is het op wetenschappelijke wijze verkregen samenspel van alle factoren, met als doel, dat de bestuurder zo min mogelijk vermoeid raakt; in goede conditie blijft. Comfort draagt dus bij tot de ontspanning en innerlijke rust van de bestuurder en werkt daarmee tevens kalmerend op het wegverkeer als geheel. Reeds bij het concipieren en ontwikkelen van de auto was dit het doel.

Onderstel, interieur, stoelen, bedieningsorganen en nog veel meer zijn nauwkeurig op elkaar afgestemd en vormen een onafscheidelijk geheel.

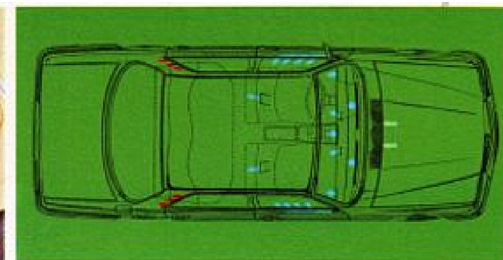
Deze weloverwogen combinatie van alle comfort-elementen verleent een nieuwe dimensie aan het rijcomfort en verzekert de 280 S en 280 SE typen hun exclusieve positie op de internationale automobielmarkt.



Royaal interieur

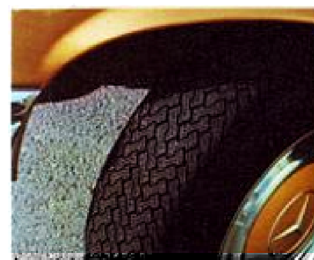
• Veel armslag in het interieur met tóch geen overdreven buitenmaten en een zeer kleine draaicirkel (11,4 m). • 87% onbelemmerd zicht rondom. • Grote portieren; gemakkelijke instap. • Trillingsvrij en geruisloos door in rubber aan carrosserie gemonteerde wielophanging. • Motorruimte hermetisch gescheiden van interieur.

• Documentenbakje, verlicht handschoenenkastje, portiertassen, ruime hoedenplank.
• Beklede armsteunen aan alle vier portieren; opklapbare centrale armsteun bij achterbank.
• Slijtvast tapijt.



Verwarming en ventilatie

• Tochtvrije, continu-ventilatie met extra ventilator voor toevoer van verwarmde of koele lucht naar voorruit, zijruiten en voetenruimten. • De hoeveelheid warme of koude lucht kan nauwkeurig worden geregeld naar boven en beneden, naar links en rechts.
• Groot verstelbaar ventilatierooster. • Continu-ventilatie.
• Totaal 11 afzonderlijk instelbare luchtroosters.



Mercedes-Benz stuurbekrachtiging

• Lichte besturing bij parkeren en scherpe bochten.
• De vereiste stuurkracht en het aantal stuuromwentelingen is belangrijk minder door de hydraulische bekrachtiging.
• Volledig contact met de weg blijft onder alle omstandigheden behouden.



Mercedes-Benz stoelen

• Anatomisch verantwoord gevormd volgens objectieve, physische gegevens. • Sterke stofbekleding met banen van MB-Tex aan de zijkanten. • Daaronder een tussenlaag, bevestigd op een poreuze, maar stevige rubberhaarlaag. • Stalen veren (in het midden korter dan opzij) met sterk progressieve werking om een goede zijdelingse steun te verzekeren. • Relatief stugge vering, dus geen vermoeiend op en neer deinen. • Stoelrails vastgelast aan chassisbodemplaat.

• Stoelverstelling in lengterichting, en bij bestuurdersstoel ook in de hoogte, rugleuning verstelling en zijkanten extra sterk geconstrueerd. • Slechts twee van de 36 autostoelen doorstonden een test, gehouden door de Zwitserse Automobiel Club, tesamen met de kantonnale Technische School in Biel. Eén daarvan was een Mercedes stoel. • Zitcomfort is belangrijk voor de conditie veiligheid. • De sterkte van de stoelconstructie is een bijdrage tot de veiligheid in het interieur, en helpt de gevolgen van ongevallen te verkleinen.

Gebleven is: Mercedes-Benz kwaliteit

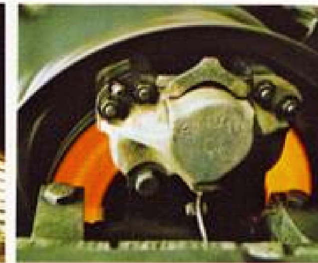
Met kwaliteitswerk heeft Mercedes-Benz zich zijn goede naam verworven. Reden genoeg hieraan blijvend aandacht te schenken. Daarom is er bij de produktie één medewerker voor kwaliteitscontrole op elke 10 vaklieden. Deze specialisten hebben tot taak, alles af te keuren, wat niet voor honderd procent voldoet aan de gestelde kwaliteitsnormen. Alleen dergelijke strenge controles in alle produktiestadia garanderen het kwaliteitsniveau, waarom Mercedes-Benz sedert jaar en dag bekend staat.

Tot deze kwaliteit hoort ook de op de toekomst gerichte auto-conceptie, geen onrustige modellenpolitiek, geen model-verandering omwille van de mode alleen.



Service

• Pas na 15.000 km moet een Mercedes-Benz personenwagen weer een servicebeurt hebben. • Dat pleit voor zijn constructie en de hoge kwaliteit van materialen en afwerking • Mercedes-Benz rijders sparen daardoor tijd en kosten. • In het totaal meer dan 4345 servicesteunpunten in 164 landen ter wereld. In Nederland 92 Mercedes-Benz personenwagen service-steunpunten.



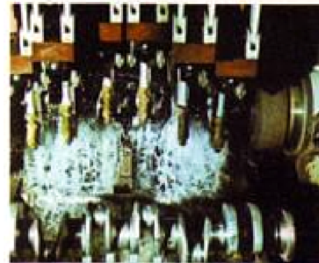
Remmentestbank

• De schijfremmen worden afgeremd bij 230 km/uur. • Éenmaal helemaal tot 0. • Negenmaal tot 190 km/uur. • Het materiaal moet 50 van deze zware tests kunnen doorstaan, zonder enig defect te tonen.



Lassen van de carrosserie

• Volautomatisch wordt met duizenden puntlassen de carrosserie tot één geheel gelast. • Moderne lasautomaten werken gelijkmatiger en veiliger dan de beste specialisten.



Harden van de krukas

• Inductieharden van de krukas betekent: nauwkeurig gecontroleerde veredeling van de belangrijkste plaatsen.



Onderkantbescherming

• Bodem en spatschermen hebben standaard een flexibele beschermingslaag tegen steenslag. • In het totaal wordt ca. 34 kg lak, P.V.C. en was per wagen gebruikt voor bescherming.



Het harden van de lak

• Alle laklagen worden bij temperaturen tussen 130° en 165° C gehard.

Standaard uitvoering

De hieronder vermelde standaard uitvoering geldt voor Nederland en is afgestemd op de type goedkeuringen, afgegeven door de Rijksdienst voor het wegverkeer.

Motor type 280 S
Zes-cylinder lijnmotor met twee bovenliggende nokkenassen. Dubbele register carburateur 160 DIN-pk bij 5500 t/min. resp. 118 kW bij 5500 t/min. (180 SAE-pk bij 5750 t/min.)

Motor type 280 SE
Zes-cylinder lijnmotor met twee bovenliggende nokkenassen. Electronisch geregelde benzine-inspuiting; transistor ontsteking. 185 DIN-pk bij 6000 t/min. resp. 136 kW bij 6000 t/min. (210 SAE-pk bij 6200 t/min.)

Transmissie
Geheel gesynchroniseerde 4-versnellingsbak; vloerschakeling; diafragma koppeling met automatische nastelling.
Als extra:
Mercedes-Benz Automatic.

Instrumenten
Schokabsorberend, bekleed dashboard; snelheidsmeter, oliedrukmeter, brandstofmeter, koelwater temperatuurmeter; controle lampjes voor de parkeerrem, accu-laadstroom, clignoteurs, grootlicht en reserve brandstof; electro-kwarts-klokje; kilometerteller en dagteller.
Als extra: toerenteller.

Vering
Op voor- en achteras elk twee schroefveren, één torsiestaafstabilisator, twee dubbelwerkende hydraulische telescoop schokdempers.

Stuurinrichting
Exacte lichtlopende Mercedes-Benz servo-stuurinrichting; stuurschokdemper.

Grote beklede plaat op stuurwielnaaf, vervormbare bus tussen stuurwiel en stuurkolom, telescopische stuurkolom. Stuurhuis veilig ver achter vooras gemonteerd.

Carrosserie
Chassis-bodemplaat met carrosserie tot één sterk geheel gelast, vormbehoudend, torsiestijf zitplaatscompartiment (veiligheidskooi); brandstoftank boven achteras; schokabsorberend voor- en achterdeel; optimaal zicht naar alle kanten; alle ruiten van veiligheidsglas.
Vier gemakkelijk sluitende portieren; sierstrips met rubber stootrand op beide flanken; bumpers met brede rubber-stootranden.

Zitplaatsen
Anatomisch verantwoorde vorm; met goede zijdelingse steun; vering van stoelen en banken en van de carrosserie volledig op elkaar afgestemd; stoelen voorin horizontaal verstelbaar met verstelbare rugleuning, tevens slaapstoelen; solide verankerd; bestuurdersstoel ook in de hoogte verstelbaar; hoofdsteunen voorin.

Assen
Vooras: met dubbele wieldraagarmen en progressief anti-duik remeffect.
Achteras: Mercedes-Benz diagonaal pendelas met speciale verankering voor het opvangen van het remmoment.
Als extra: niveauregeling.

Remmen
Servo-remsysteem met gescheiden circuits; schijfremmen vóór- en achter; vóór met koelkanalen; parkeerrem met afzonderlijke remschoenen en remtrommels; controlelampje voor het vloeistofniveau in de reservoirs van beide remcircuits.

Voorruit
Gelaagd veiligheidsglas; ruitesproeiers met voetknopbediening en ruitewissercontact; ruitewissers met interval schakeling en twee snelheden, bediend door een combinatieschakelaar aan stuurkolom.

Signaalinstallatie
Lichtsignaal; clignoteurs die automatisch uitschakelen, tip-contact voor inhaalsignaal, bediend door combinatieschakelaar aan stuurkolom; claxon; stoplicht; waarschuwingsknipperlichten.

Verlichting
Stadslicht, asymmetrisch dimlicht, grootlicht, mistlampen (standaard in Nederland met halogeen H4 lampen); parkeerlichten, achteruitrijlampen, mistachterlamp.
Regelbare instrumentenverlichting; kofferruimteverlichting; interieurverlichting met portiercontacten (vertragingsrelais) en handschakelaar; verlichting van asbakje, handschoenenkastje en van verwarmingshandles.

Verwarming en ventilatie
Stof- en tochtvrije continuventilatie met extra ventilator, voor verwarmde of koele lucht naar voorruit, zijruiten en voetenruimten voor- en achterin. De hoeveelheid warme of koude lucht naar boven en beneden kan nauwkeurig worden geregeld. Gescheiden verwarming voor links en rechts. Groot luchtrooster voor koele lucht in het midden van het dashboard, naar alle kanten verstelbaar.
Voorportieren aangesloten op het verwarmings- en ventilatiesysteem. Electrische achterruitverwarming.

Sloten
Veiligheidssloten in alle portieren met centrifugaal contra-gewicht; kindersloten aan achterportieren; kofferdekselslot; stuurslot, gecombineerd met contactslot; startschakelaar met beveiliging tegen dubbelstarten; hoofdsleutel en reservesleutel voor portieren, contactslot, kofferdekselslot, tankdopslot en handschoenenkastje; tweede sleutel alleen voor portieren, contactslot en tankdopslot.

Diversen
Documentenbakje tussen stoelen voorin; tassen aan voorportieren; hoedenplank; anti-verblindings achteruitkijkspiegel; beklede zonnekleppen, rechts met make-up spiegel; handgrepen boven portieren; klerenhaken aan handgrepen achterin; beklede armsteunen met handgreep aan portieren; opklapbare armsteun in het midden van de achterbank; sigareaansteker; asbakjes vóór en achter; bevestigingspunten voor veiligheidsgordels achterin; drie-punts gordels voorin standaard; tapijt vóór en achter; trekoog vóór en achter.

N.B. Wijzigingen in constructie en uitvoering voorbehouden.

Als extra

Als u veel waarde hecht aan een individuele sfeer, aan een persoonlijke noot in uw Mercedes-Benz, kunt u een keuze maken uit talrijke extra voorzieningen.
Hieronder volgen enkele voorbeelden.

Mercedes-Benz Automatic
Koppelomvormer met daarachter een 4-versnellingsbak.
Zonder koppelen en schakelen rijdt u met de Mercedes-Benz Automatic met aan het verkeer aangepaste snelheden.
Door de kick-down (volledig indrukken van het gaspedaal door volgasstand) wordt bij het inhalen teruggeschakeld in die versnelling, waarin men het felst accelereert.
Na het inhalen wordt automatisch weer opgeschakeld naar een hogere versnelling.
Het schakelen geschiedt zonder trekkrachtonderbreking.
Elk moment kunt u de Automatic ook met de hand bedienen.

Veiligheidsgordels
Mercedes-Benz driepunts-veiligheidsgordels houden bij een ongeval zowel het boven- als het onderlichaam stevig op zijn plaats. (Standaard bij stoelen voorin).

Portierbekleding
De standaard bekleding van dakrand en portierstijlen, kan nog worden aangevuld met een nieuw ontwikkelde, extra gecapitonneerde bekleding van de portieren.

Niveauregeling
Al naar gelang de belasting wordt de achterzijde van de wagen automatisch omhoog gebracht.
Daarbij blijft de totale veerweg ter beschikking, ongeacht of u alleen rijdt, of met zwaar beladen wagen.

Mobilofoon
Met een mobilofoon is men onafhankelijker. Belangrijke beslissingen bijv. kunnen onderweg genomen en aan anderen medegedeeld worden. Dat is slechts één van de vele voordelen.

Radio
Een autoradio dient niet slechts voor ontspanning. Berichten over de toestand van wegen, opstoppingen, verkeersomleidingen, enz. besparen u veel tijd en ergernis.
Door de fabriek worden ingebouwd de modellen "Europa", "Grand Prix", "Europa-stereo" en "Mexico-cassette stereo-recorder".
Voor exportlanden tevens het model "Monte Carlo".
Andere merken radio's kunnen later bij de Mercedes-Benz dealers worden ingebouwd.

Veiligheidshoofdsteunen
Een eigen Mercedes-Benz ontwikkeling terwille van comfort en veiligheid.
Verstelbaar in de hoogte en naar achteren. Met breed of smal steunvlak. Extra vergrendeling voorkomt onverwacht er uit schieten.
Standaard op stoelen voorin.

Koplampwissers
De koplampglazen worden ook onder het rijden schoongehouden. Bediening gelijktijdig met de ruitesproeiers. Wanneer de verlichting is ingeschakeld, werken bij het sproeien van de voorruit, automatisch ook de koplampwissers.

Schuifdak
Het stalen schuifdak, met electrische bediening is ongevoelig voor weersinvloeden.

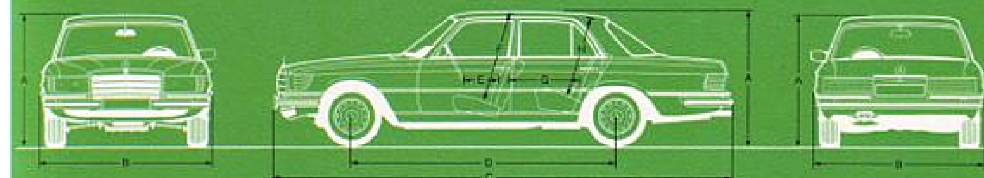
Airconditioning
De Mercedes-Benz airconditioning zorgt ervoor, dat u zich behaaglijk blijft voelen;
bij file-rijden op autobanen, of in de steden tijdens spitsuur. Gemakkelijke bediening;
rechter knop: aan/uit,
linker knop: temperatuurregeling.
Met verstelbare jalouzieën kunt u de richting van de luchtstroom regelen.
De airconditioning werkt volgens het beproefde koelkastsysteem.

Andere extra's
Met de hand uitschuifbare of automatische antenne; orthopedische rugleuningen; set speciale koffers die precies passen in de kofferruimte; speciale lak en nog veel meer.

Catalogi
Verdere bijzonderheden zijn opgenomen in onze catalogi "Mercedes-Benz accessoires", en "Niet kiezen, maar schakelen".

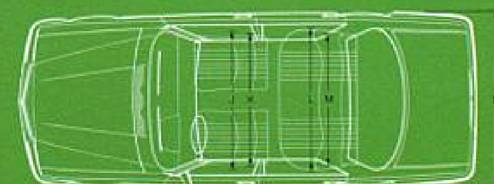
TECHNISCHE GEGEVENS

	Mercedes-Benz 280 S	Mercedes-Benz 280 SE
aantal cylinders	6	6
boring en slag	86 x 78,8 mm	86 x 78,8 mm
cylinderinhoud	2746 cm³	2746 cm³
max. vermogen DIN [1])	160 pk/5500 t/min 118 kW/5500 t/min	185 pk/6000 t/min 136 kW/6000 t/min
max. vermogen SAE [1])	180 pk/5750 t/min	210 pk/6200 t/min
max. koppel DIN [1])	23 mkg/4000 t/min 226 Nm/4000 t/min	24,3 mkg/4500 t/min 238 Nm/4500 t/min
max. koppel SAE [1])	25,3 mkg/4250 t/min	26,8 mkg/4750 t/min
compressieverhouding	9 : 1	9 : 1
inhoud motorcarter max/min	6,0/4,5 liter	6,0/4,5 liter
inhoud koelsysteem	11 liter	11 liter
wisselstroomdynamo	14 V/55 Amp.	14 V/55 Amp.
accu	12 V/55 Ah.	12 V/55 Ah.
max. snelheid	ca. 190 km/uur	ca. 200 km/uur
bandenmaat	185 HR 14	185 HR 14
brandstof	super benzine	super benzine
brandstofverbruik volgens DIN 70030 [2])	12,5 ltr/100 km	12,5 ltr/100 km
inhoud brandstoftank	96 liter	96 liter
waarvan reserve	ca. 13 liter	ca. 13 liter
eigen gewicht, rijklaar	1610 kg	1615 kg
max. toel. totaalgewicht	2130 kg	2135 kg
aanhangwagen/caravan, beremd	1200 kg	1200 kg
aanhangwagen/caravan, onberemd	750 kg	750 kg



A =	max. hoogte, onbelast	142,5 cm
B =	max. breedte	186,5 cm
C =	max. lengte	496 cm
D =	wielbasis	286,5 cm
E =	afstand stuurwiel-rugleuning voorstoelen [4])	40 cm
F =	zithoogte vóór, onbelast	97 cm
G =	afstand rugleuning voorstoel-rugleuning achterbank [4])	77,2 cm
H =	zithoogte achter, onbelast	86 cm
J =	breedte over zitkussens, vóór	146 cm
K =	breedte op schouderhoogte, vóór	140,3 cm
L =	breedte over zitkussen, achter	152,8 cm
M =	breedte op schouderhoogte, achter	138,5 cm
spoorbreedte vóór		1525 mm
spoorbreedte achter		1505 mm
diameter draaicirkel		11,44 m
inhoud kofferruimte		ca. 0,58 m³

X/72/10.000



[1]) Van de vermelde SAE-pk's zijn de vermogens van de voor het functioneren van de motor niet noodzakelijke aggregaten niet afgetrokken.
De aangegeven vermogens in DIN-pk's, resp. kW staan effectief aan het vliegwiel ter beschikking voor aandrijving van de wagen, daar alle door de aggregaten opgenomen pk's reeds in mindering zijn gebracht.
De opgaven in SI-eenheden (kW = Kilowatt; Nm = Newtonmeter) zijn omgerekende en afgeronde waarden.

[2]) Benzineverbruik volgens DIN-norm 70030. Deze waarde wordt vastgesteld bij ¾ van de topsnelheid, met een maximum van 110 km/uur, op een vlakke weg, met een toeslag van 10 %. Deze meetmethode wordt door alle Duitse automobielfabrikanten gehanteerd. Het vastgestelde verbruik komt niet overeen met het werkelijke verbruik, want dit is afhankelijk van rijstijl, toestand van de wegen, klimatologische omstandigheden, enz.

[3]) De aangegeven gewichten zijn maximum gewichten. Het is mogelijk dat buiten de Bondsrepubliek Duitsland andere wettelijke voorschriften hieromtrent gelden.

[4]) Maten afhankelijk van de zitpositie.

Inhoud vrijblijvend.
Wijzigingen in constructie en uitvoering voorbehouden.


280 SE




280 SE



Mercedes-Benz

Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertuerkheim W2 1476/00/00/0872 Printed in Federal Republic of Germany